

**BYPASS**

I dati ufficiosi segnalano la migrazione di idrocarburi sotto i binari e due sversamenti all'interno dello Scalo Filzi ma i risultati ufficiali delle analisi ancora non ci sono

Intanto Consorzio e Italferr hanno messo a punto un modello idraulico con cui contano di superare il problema dell'effetto diga causato dal tracciato in trincea

# Inquinamento in tre punti la circonvallazione va avanti

FRANCO GOTTARDI

I sondaggi effettuati da Consorzio Tridentum, Italferr e Appa lungo i binari e all'interno dello Scalo Filzi hanno fatto emergere finora tre sforamenti rispetto alle tabelle con i limiti di presenza di sostanze inquinanti. Uno è quello ben noto del luglio dell'anno scorso, il sondaggio effettuato a valle del sovrappasso di Nassiryia, lungo i binari, che aveva poi portato al sequestro di un ettaro di terreno da parte della magistratura e all'apertura di un'inchiesta per disastro ambientale. Mentre quel carotaggio ha intercettato con tutta probabilità una vasta migrazione sotterranea di inquinanti tipici della ex Carbochimica, gli altri due, effettuati all'interno dello Scalo Filzi, sembrerebbero aver trovato del prodotto libero, sostanze inquinanti frutto probabilmente di sversamenti avvenuti in passato durante le lavorazioni e i trasbordi di prodotti all'interno dello scalo ferroviario. Gli altri 52 sondaggi effettuati nello Scalo Filzi più quelli a nord lungo la ferrovia, tra ex Sloi e ex Carbochimica, non mostrano evidenze problematiche anche se il processo di validazione dei risultati e di confronto in contraddittorio tra i dati rilevati da Appa e quelli di Italferr è ancora in corso e solo nei prossimi giorni si avranno riscontri ufficiali. Entro fine mese, il 24 e 25, è inoltre prevista una sessione di monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee con controllo dei piezometri. Stando così le cose la situazione sembrerebbe compatibile con i lavori previsti dal progetto esecutivo per le



A sinistra i lavori di abbattimento dell'ultimo edificio in via Malvasia con una schermatura sostenuta da una enorme gru. A destra la sistemazione del terreno per il villaggio di fronte a Trentino Trasporti (foto A. Coseri)



opere di parte A, quelle di preparazione degli imbocchi del doppio tunnel, anche se è da approfondire e valutare, in termini tecnici e di tempistica, la necessità di smaltire comunque con un piano di bonifica le parti di terreno inquinate. Altro discorso, ancora tutto da approfondire, è quello degli scavi tra Sloi e Carbochimica per allargare la ferrovia e portarla in trincea; un passaggio che riguarda la parte B del progetto e che secondo i critici ne mette in dubbio la fattibilità. Rfi e Consorzio Tridentum comunque non sembrano avere perplessità

e stanno procedendo con gli studi e gli approfondimenti tecnici. Tra le novità, come emerge dai verbali del Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, c'è la realizzazione di un modello in grado di superare il problema dell'effetto diga provocato dalle trincee che verranno realizzate lungo lo scalo Filzi, a lato dei binari lungo la risalita in superficie; un problema idraulico non banale che - è stato detto al tavolo tecnico - dovrebbe comunque essere gestibile. A proposito di questioni idrauliche si sta studiando anche il modo di rior-

ganizzare il sistema dei canali e delle rogge demaniali di Trento Nord. Il Ministero, con una nota di qualche mese fa, aveva suggerito in particolare di limitare gli interrimenti e il Pfte+ prevede una deviazione della fossa Malvasia su cui sono in corso valutazioni. Tutti questi approfondimenti tecnici, doverosi, sono favoriti dal rallentamento dei lavori in cantiere, causati dalla scoperta degli inquinanti sotterranei prima e ora forse anche dall'incertezza sui finanziamenti, dopo l'uscita dal Pnrr. Ma in attesa di notizie e del nuovo cronoprogramma da parte di Rfi qual-

cosa si muove. Come scritto sull'Adige di ieri è iniziato l'abbattimento dell'ultimo condominio in San Martino e si sta predisponendo il villaggio per le maestranze in zona Interporto. Sono ripresi, molto lentamente, anche i viaggi dallo Scalo Filzi alle discariche per smaltire i mucchi di terra accumulati durante l'intervento di bonifica bellica e di spostamento dei binari della Trento-Nalè; uno smaltimento che tratta le terre come rifiuto non essendo ancora stato approvato il Piano di utilizzo delle terre da scavo, necessario per autorizzare il riciclaggio di quei terreni.

**L'intervista** | Secondo Andrea Maschio le incertezze tecniche e finanziarie consiglierebbero di cambiare tracciato

## «Così si rischia un cantiere infinito»

Andrea Maschio di bonifiche e terreni inquinati se ne occupa da tempo e a vario titolo. Nella sua professione di ingegnere gli è stato affidato dalla Provincia l'incarico di responsabile della sicurezza nel cantiere per la bonifica delle rogge demaniali. Come consigliere comunale ha incalzato continuamente sindaco e giunta mettendoli in guardia su pericoli e problemi del progetto di bypass ferroviario, in particolare laddove il tracciato passa a Trento Nord. **Consigliere Maschio, il sequestro dei terreni ex Sloi ed ex Carbochimica da parte della magistratura ha riacceso prepotentemente i riflettori su quelle aree. Secondo lei potrà anche accelerarne la bonifica?**

governi sono cambiati e loro non hanno più fatto niente. **Ora c'è un esproprio e le analisi saranno fatte. Poi?** Io rimango comunque perplesso perché non si sa come bonificare, se non portando via tutto. L'unica opzione possibile, con costi forse minori del portare via, è sarcofagare tutto come suggeriva in un'intervista all'Adige anche l'architetto Bortolotti. Immagino che si possa fare con un'iniezione massiccia di cemento tutto attorno ai terreni inquinati ma non so quanto possa costare un'operazione del genere e neanche quanto possa durare nel tempo. **Ma sarcofagare significa poi abbandonare quelle aree e lasciarle inutilizzate?** No, sarcofagare vuol dire invece poter utilizzare i terreni in superficie e anche costruirci sopra, oppure farci un parco. Qui parliamo del piombo tetraetile della ex Sloi. Perché invece per quanto riguarda il catrame della Carbochimica c'è la possibilità di interve-

nire con lo smaltimento, anche se i costi sono saliti tantissimo. Comunque sono cose che non si riescono a realizzare nel prossimo decennio. L'esempio di Fidenza insegna, lì in una condizione di inquinamento molto più circoscritta ci sono voluti vent'anni e ancora l'intervento non è concluso. **Dunque che fare?** Innanzitutto capire bene la situazione, perché quando io sento dire che si sa già tutto di Trento Nord mi spavento. Quando in consiglio comunale ho sollevato il problema del catrame nella Roggia Primaria mi era stato detto che era gelificato e innocuo. Ho dovuto mandare una lettera "minatoria" a sindaco e assessore per dire che c'era catrame che saliva in superficie anche dai terreni comunali lì attorno per convincerli a muoversi. Solo dopo quella lettera si sono mossi e hanno fatto un'ordinanza per intimare alla Provincia di mettere a posto. **A proposito, li stiamo parlando di catrame che rischia di finire nel Lavisotto la cui bonifica a valle sta procedendo. È normale?**

Le autorizzazioni ad andare avanti ci sono. Certo che c'è il rischio di fare una pulizia che verrà poi a sporcata, ma non solo. C'è anche il tratto di Lavisotto tombinato sotto al sovrappasso Nassiryia e quello che attraversa, sempre tombinato, i binari che, per problemi tecnici, non possono essere bonificati. L'inquinamento è evidente, basta passare con uno stivale e sale l'olio. Se perciò un domani arriva una piena quell'inquinante sarà trascinato a valle risporcando tratti di Lavisotto bonificati. Io sono veramente perplesso. Capisco le necessità dell'impre-

### L'ALTERNATIVA

In attesa dei dati ufficiali sui sondaggi il Comitato mobilità sostenibile Trentino rilancia la propria idea di spostare l'imbocco della galleria più a Nord di 2 km, evitando così le attuali problematiche ambientali e l'attraversamento di Trento Nord. Il Comitato chiede inoltre trasparenza anche sui finanziamenti degli altri lotti del quadruplicamento.

sa ma bisognerebbe valutare gli effetti e le conseguenze di quello che si fa. Se non altro per i soldi pubblici che si spenderanno. **Torniamo a Sloi e Carbochimica. Cosa farebbe lei?** Studierei il sarcofago, per rendere innocua la situazione. C'è però un problema di falda perché si andrebbe a creare una barriera. Sono questioni



Andrea Maschio è consigliere comunale del gruppo misto

di cui non mi intendo e da affrontare. Ma a livello di costi non ci sarebbe paragone credo tra il sarcofago e portare via tutto. **Lei l'ha votata la mozione approvata in consiglio comunale che dice di approfondire con studi a 360 gradi la situazione di Trento Nord prima di decidere cosa fare?** Non l'ho votata e l'ho trovata un po' ridicola. Dopo anni che urlo in consiglio tentando di farmi ascoltare il parto di un topolino significa che non hanno ancora capito la situazione. Ho l'impressione che nessuno voglia veramente risolvere le cose. A partire dal problema del catrame della Roggia Primaria che essendo proprietà comunale dovrebbe essere affrontato e risolto in maniera incisiva. **E della circonvallazione ferroviaria cosa mi dice? Si può andare avanti o meglio fermarsi?** Non abbiamo ancora nessuna notizia che ci dica che possiamo passare dove previsto dal progetto, in mezzo a Trento Nord. Credo che alla fine si

andrà su una soluzione di ripiego, o passando sopra le aree inquinate oppure cercando di bypassarle con un'uscita del tunnel più a nord. E preoccupa l'incertezza sui finanziamenti, tutte questioni che fanno pensare ci sia il rischio di andare avanti così per venti o trent'anni. **Vista l'incertezza meglio fermarsi anche a Mattarello, come suggerisce qualcuno?** Certo, io l'ho sempre detto: fermiamoci. Avevo proposto il cantiere pilota proprio per fare una simulazione che potesse mostrare le condizioni difficili dell'opera. Poi furbescamente hanno ridotto il progetto pilota in "analisi e sondaggi" ed ecco i risultati. Chiaro che adesso fermarsi è un problema, scattano le penali nei confronti dell'impresa, eccetera. Ma fermandosi subito si poteva evitare questi problemi, che alla fine saranno a carico dei cittadini. Quindi fermiamoci, anche se per il tempo di fare scelte più sensate, perché sia chiaro: io non sono contrario al bypass, sono contrario a questo bypass. **F.G.**



Bonificare la Roggia Primaria deve essere una priorità per il Comune che è il proprietario



Alla Sloi non escluderei di chiudere gli inquinanti in un sarcofago, portare via tutto costa troppo

